ANNO IV 1851 - N° 10

L'OPINIONE

Venerdì 10 gennaio

PREZZO D'ASSOCIAZIONE

Un Anno	*Torino*, L. 40	— *Provincia*, L. 44	— *Estero*, L. 50 »
6 Mesi	» » 22	» » 24	» » 27 »
3 Mesi	» » 12	» » 13	» » 14 50

L'Ufficio è traslocato in via S. Domenico, casa Bussolino, porta N. 20, piano primo, dirimpetto alla Sentinella.

Le lettere, ecc., debbono indirizzarsi franche alla Direzione dell'*Opinione*. Non si darà corso alle lettere non affrancate.
Per gli annunzi, Cent. 25 ogni linea.
Prezzo per ogni copia, Cent. 25.

TORINO, 9 GENNAIO.

DELLA POLITICA ATTUALE IN FRANCIA

V

(V. numeri 353, 361 3e 8).

Dopo la rivoluzione del 1830, la quale, rigorosamente legittima in sè stessa, finchè si fosse limitata a mantenere l'integrità della costituzione che le famose ordinanze di luglio avevano indegnamente violata, divenne al solito eccessiva ed illegittima ne' suoi effetti, quando non contenta di percuotere i Ministri colpevoli e soli responsabili, andò a colpire ben anco la persona inviolabile del Re, e con lui tutta la dinastia — dopo quella rivoluzione Luigi Filippo sentì la necessità di adottare, nell'interesse suo proprio, non meno che della sua stirpe, e della Francia, quella politica francamente liberale, che è imposta, dicemmo, come un dovere positivo, dalla stessa natura delle cose.

Sicuramente gli adulatori cortigianeschi, ed i prezzolati scrittori di giornali, e l'immensa turba di coloro che trovano sempre un prodigio d'ingegno nei fortunati e un prodigio d'ignoranza nei caduti in fondo, sicuramente, dico, tutti costoro hanno prodigato un esuberante tributo di ammirazione alle doti politiche di Luigi Filippo negli anni della sua prosperità; ma d'altra parte non gli si può negare una perspicacia non comune, la quale lo avrebbe, crediamo, salvato dal finale naufragio, se da ultimo non fosse stata ottenebrata in lui, come in uomini molto più grandi di lui, e nel più grande di tutti, che fu Napoleone, da quel vizio funesto, che è il tarlo roditore d'ogni grandezza, vogliamo dire l'orgoglio ostinato; dal quale procede poi sempre una fede cieca nelle proprie opinioni e un disprezzo superbo degli altrui consigli.

Or dunque ne' primordii del suo regno, Luigi Filippo, guidato dalla sua naturale perspicacia, s'accorse della necessità assoluta per lui e per la Francia di contrapporre nella bilancia d'Europa alla costante minaccia barbarica dei governi assoluti, viventi d'oppressione e di forza brutale, il peso, che non potrà alla fine de' conti non riuscire preponderante, dell'universale consenso dei popoli nelle grandi idee di libertà e di nazionalità. E però, mentre all'interno reprimeva vigorosamente il doppio assalto de' repubblicani che volevano imporre coll'armi in pugno la propria opinione alla Francia renitente, e dei legittimisti che pretendevano distruggere colla guerra civile il fatto irrevocabilmente compiuto della rivoluzione, all'estero, nella sua famosa alleanza coll'Inghilterra, concetto di profonda sapienza politica, quantunque di gusto amaro per le inconsapevoli moltitudini, trovava il necessario punto d'appoggio per esercitare su tutto il continente d'Europa una pressione lenta sì ma costante e irresistibile.

L'alleanza coll'Inghilterra liberale fu per molti anni, e avrebbe dovuto continuare ad essere il gran perno su cui si aggirasse la politica francese; senza quell'alleanza la Francia avrebbe dovuto nel 1830 intraprendere una guerra spaventosa contro la Russia, l'Austria e la Prussia, se non voleva rimanere affatto esclusa da ogni intervento in quella specie di supremo arbitrato, di Areopago diplomatico, con che le grandi potenze regolano il corso delle cose politiche in Europa. Ora per la Francia il rimanerne esclusa era un darla vinta senz'altro a' suoi nemici, equivaleva a permettere che nella gran lotta della schiavitù contro la libertà, della barbarie contro la civiltà, il principio del male prevalesse su quello del bene e che di tanto si accrescesse la forza, a lei nemica, de' governi oppressori, di quanto scemasse la resistenza e l'agitazione dei popoli oppressi, suoi alleati naturali.

D'altra parte ricorrere alla guerra europea per non subire quella umiliante e fatale esclusione sarebbe stata una necessaria, ma tremenda e pericolosissima estremità.

La Francia, sola contro tutti i governi continentali d'Europa, coll'Inghilterra almeno neutrale, sarebbe stata una lotta temeraria; tanto più temeraria in quanto che la Francia per l'incuria del Governo Borbonico, alleato alle Corti del Nord, e per la recentissima impresa d'Algeri, si trovava sprovvista d'armi, di cavalli e d'ogni strumento di guerra. Egli è vero che stavano in suo favore le simpatie dei popoli oppressi, e che la Francia stringeva in pugno, come già disse Canning a proposito dell'Inghilterra, l'otre dei venti, e poteva sprigionare la tempesta delle rivoluzioni; ma l'esperienza ha ormai insegnato a tutti, tranne a coloro che si ostinarono a tener chiusi gli occhi con ambe le mani per non vedere, come gl'impeti popolari, benchè vogliano essere tenuti in gran conto, pure non riescano di aiuto così potente quanto altri s'immaginava, in una guerra giusta di eserciti, lunga, accanita.

Poi vent'anni fa i popoli erano meno impazienti, meno preparati di quello ch'oggi non siano; poi la memoria delle invasioni e delle esorbitanze francesi dal 1796 al 1814 era, in Germania principalmente, assai viva; e quell'eterna quistione territoriale delle rive del Reno vi avrebbe intiepidito di molto le simpatie per la Francia; e poi da ultimo i Governi oppressori non avrebbero mancato di gettare, quasi pastura ai popoli, le solite promesse, od anche a dirittura la concessione delle ambite libertà, salvo a rivocarle dopo il trionfo, ma seminando intanto incertezze e discordie fra i sudditi sul miglior partito da prendersi.

Dunque la guerra, oltre a richiedere dalla Francia enormi ed incalcolabili sagrificii, non era senza pericoli d'estrema ruina. Invece l'alleanza inglese offeriva alla Francia un mezzo sicuro d'entrare pacificamente nei concilii diplomatici dell'Europa, d'entrarvi anzi con un peso gravissimo, giacchè la Francia e l'Inghilterra unite faranno sempre tremare l'Europa, e chi fa tremare comanda; ed a lungo andare non potevano non scaturire da quell'alleanza felicissimi risultamenti per la causa della libertà dei popoli e della civiltà del mondo.

Nè la prova del fatto è mancata, perchè in pochi anni l'alleanza anglo francese produsse la liberazione del Belgio, malgrado le simpatie vivissime e cordiali della Santa Alleanza per il Regno dei Paesi Bassi, che essa aveva fondato nel 1815, come un antemurale contro la Francia; il riordinamento liberale della Svizzera, in onta alle manifeste intenzioni dell'Austria e della Prussia; due mutazioni di dinastia e di forma di governo in Ispagna ed in Portogallo, donde rimasero espulsi D. Carlos e D. Miguel, questi Beniamini del dispotismo; e finalmente in Italia il famoso *memorandum* del 1831, che imponeva a Papa Gregorio le prime e più urgenti riforme, coll'occupazione d'Ancona che aveva, o avrebbe almeno dovuto essere il doppio scopo di porre un freno al predominio dell'Austria in Italia, e di costringere la dubbia fede del Pontefice al mantenimento delle fatte promesse. A tutto questo si aggiunga una terribile agitazione dei popoli in Italia, in Germania, in Polonia, dappertutto.

Ecco quali furono, in brevissimo tempo, i primi frutti dell'alleanza anglo-francese e d'una politica saviamente liberale.

Vedremo in altro articolo come Luigi Filippo non abbia saputo persistere in quell'alleanza, e come da quel momento la politica della Francia abbia subito cessato d'essere favorevole ed efficace per la causa della libertà e della civiltà in Europa.

EMILIO BROGLIO.

APPALTO

della strada ferrata da Savigliano.

Nell'occasione che si deve procedere al primo appalto per conto di una privata compagnia crediamo non inopportune le seguenti riflessioni sui modi di contrattare un tale appalto.

Che i progetti delle Strade Ferrate incontrino all'atto di loro esecuzione aumenti di spese considerevoli è diventato ormai cosa proverbiale. Non intendiamo menomare la riputazione degli ingegneri, ma il fatto da noi asserito è così frequentemente ripetuto che nessuna amministrazione di simile impresa deve considerarsi così fortunata di sfuggire alla sorte di tutte le sue imprese sorelle. = A prova del nostro assunto citeremo un'autorità non dubbia quale è quella del sig. Intendente delle Strade Ferrate dello Stato, il quale nel suo rendiconto 30 novembre 1848 così si esprime:

» Non è nuovo nei lavori pubblici di dover sopperire a spese maggiori di quelle previste nei progetti, anzi è ben raro il caso che l'esecuzione dell'opera risponda perfettamente alle previsioni delle perizie.

» I conti resi dei lavori delle strade ferrate costrutte da Società private o dai Governi, fanno anche fede di queste diversità, anzi nei lavori di gran mole eseguiti con molta celerità, quelle differenze sono inevitabili.

» Nel Belgio la spesa reale delle strade ferrate sorpassò del 66 p. 0/0 le perizie di stima.

» In Inghilterra accadde lo stesso; così le spese della strada da Londra a Bristol stimata dal sig. Brunel a lire sterl. 2,500,000 arrivarono a lire sterl. 6,651,928.

» Quelle della strada da Londra a Birmingam stimate dal sig. Stephenson lire sterline 2,500,000 arrivarono a lire sterl. 5,953,851.

» Quelle da Londra a Southampton evaluate dal sig. Loke ad un milione di lire sterline arrivarono a lire sterl. 2,582,984.

» Così in Francia le compagnie delle strade di Strasburgo a Bale, da Parigi a Orleans, da Parigi a Rouen, da Rouen all'Havre, e quella del Nord, e finalmente quella da Lione a Parigi hanno tutte incontrate nell'esecuzione dei lavori, delle spese più elevate d'assai delle perizie di stima.

Dopo questi esempi delle strade ferrate estere giova accennare quanto avenne per quella che si sta qui costruendo. Il sig. Ingegnere Brunel nome alla sommità dell'ingegnere inglese, stimò la strada da Genova al confine Lombardo lire 31,963,745 per i chilometri 130 di lunghezza. La parte di questa linea da Genova a Novi lunga chilometri 53, cioè meno della metà dei 130 chilometri del Brunel costa già oltre 50 milioni per quanto fu a quest'ora riconosciuto indispensabile e portato in bilancio dall'Intendenza Generale delle Strade Ferrate.

Il sig. Brunel nel rapporto che accompagnava il suo progetto alla compagnia, si sforzava di dimostrare che tutto era stato da lui largamente calcolato, e conchiudeva: *Considerata ogni cosa, voglio sperare che si avrà confidenza nell'annessa perizia.*

Se dalla generalità del progetto Brunel si passa a quella sola parte del medesimo che fu eseguita, cioè la galleria degli Armirotti, il signor Intendente Generale Bona viene a dichiarare ufficialmente nel succitato rapporto, *che è essa appaltata sul progetto Brunnel* a L. 180,000 importò la spesa di L. 528,000.

Dopo il progetto Brunel si possono citare quelli compilati dagli ingegneri Italiani per la strada da Torino a Novi, progetti redatti con quella superiorità d'arte, che certamente possedono gl'ingegneri Italiani per la loro educazione scientifica, sopra gl'ingegneri Inglesi, progetti riveduti ed approvati dal Consiglio speciale per le Strade Ferrate. In essi si calcolava L. 11,867,848 la spesa pei lavori della strada preparatoria di chilometri 111 da Torino a Novi, spesa poi che aumentò a L. 18,960,734. Le quali due cifre constano entrambe dai rapporti ufficiali pubblicati nei bilanci delle Strade Ferrate.

Chi vorrà mettere in dubbio la superiorità delle cognizioni e lo zelo impiegato da chi compilò i progetti nei due casi da me sopra indicati.

Ma quale è dunque, si dirà, la spiegazione di questo risultato?

RAPPORTO

Dell'Ingegnere Brunnel ai Direttori della strada ferrata di Genova

(*Continuazione, vedi il num. 7*)

Fra Villavecchia e Craverino v'ha tal punto in cui la linea dovrà senza fallo occupare il torrente, il quale insieme colla strada sarà necessità di deviare e trar da un lato facendo forte e sicura la strada ferraja con un muro di sostegno. I soli ponti di rilievo sono quelli attraverso il Tanaro ed il Po.

Ho lungamente meditato su cosiffatto soggetto e considerato il miglior modo di passar quei fiumi: ebbi occasione di esaminar bene i diversi canali, che si son fatti, o che erano in allora occupati dall'acqua, e se io esprimo francamente l'opinione mia che non s'abbia a prevedere alcuna difficoltà straordinaria nel valicar questi fiumi non dee supporsi ch'io non ne senta tutta l'importanza.

Quanto agli stessi ponti ricorrendo all'uso del legname, non vedo come s'abbia ad incontrare difficoltà a costruire un solido viadotto senza essere obbligati a far uso di palizzate od altri lavori preliminari molto costosi ed incerti che l'edificar pile in pietra esigerebbe.

Il legname non è soltanto molto men costoso della muratura per le pile in tali siti, ma siccome ho dimostrato nella mia relazione preliminare, giudico che renda il lavoro molto più durevole, avvegnacchè sebbene il materiale per se stesso sia più soggetto a guastarsi che non la buona pietra, pure è molto ben probabile che vada in rovina per simili cagioni, quali sarebbero l'uscir dal letto dell'acqua, lo sprofondarsi delle fondamenta ed altre molte cagioni di danno nelle pile e negli archi di pietra.

Il Ponte proposto sul Po avrebbe 350 metri di di luce d'acqua, nè si potrebbe faro con meno di 20 pile, la fondazione d'ogni pila dovrebbe necessariamente gittarsi in quella massima profondità, a cui per qualunque probabil caso di cangiamento di canale possa il fiume arrivare a scavarne il fondo.

La spesa soltanto di queste pile basterebbe alla costruzione non solo delle pile e del ponte di legno, ma ben anche a provvedere un fondo per rifabbricarlo ogni 20 anni così occorrendo. Coll'adottare le pile di legno, le quali potrebbero fondarsi nell'estate, non insorgerebbe difficoltà veruna nella costruzione, il tutto potrebbe in una sola stagione condursi a fine.

Rispetto dunque al ponte medesimo, nulla di più semplice, ma ciò che più importa in quest'opera si è il contenere il canale del fiume nei limiti del ponte, o con altre parole la difesa del rialzamento della strada ferrata, e riguardo a ciò le circostanze dei due fiumi sono alquanto diverse.

Prima però di entrare in questo ramo della materia vorrei farvi capaci che il mio scopo principale nel proporre di passare i fiumi separatamente è stato quello di diminuire i movimenti di terra pei rialzi attraverso la valle.

Considerata la questione in astratto, il far sopra i due fiumi un sol varco avrebbe avuta la preferenza, pigliando il Pò al disotto della sua riunione col Tanaro, una minor luce d'acqua sarebbe stata sufficiente, o la stessa sarebbe in pratica riuscita più ampia giacchè di rado, se pur mai accade, le maggiori piene dei due fiumi hanno luogo contemporaneamente; oltrecchè un paio di pile, o vogliam dire quei punti ove il ponte si appicca al terrapieno, le quali importano una spesa considerevole, sarebbe bastato. Ma ove si traversino le due valli un po' più in su, trovandosi tra mezzo un tratto di terreno elevato, sono minori i movimenti di terra, e le pile in capo al ponte (quando anche ne abbisognasse un altro paio) possono edificarsi fuori degli attuali canali, i quali sono più ristretti e più permanenti; nel tempo stesso un piano inteso a dirizzare il corso del Tanaro, ch'or mi si dice lasciato da parte, dovea pure rimuovere una rovina che par minacci le ripe meridionali del Tanaro, il quale nel corso dei suoi giri, s'accosta molto da vicino alla proposta linea.

A questo danno si può al certo porre riparo, ma io credo che la precauzione richiesta potrebbe cagionare spese di rilievo, e disputarsi se attese cosifatte circostanze non sia miglior consiglio il tragittar quel fiume alquanto più in giù.

Pertanto, posto che non si cangi la linea, due sarebbero i modi da suggerirsi onde prevenire la rovina d'ulteriori invasioni del Tanaro in quell'ultimo giro al dissopra del proposto passo: l'uno affortificando le sponde orientali contro ad ogni ulterior distruzione, e ciò potrebbe ottenersi efficacemente col fare in fuora due od anche tre argini di muratura o di legname, l'uno vicino a ciascuna estremità, l'altro al centro della curva; il solo altro modo, il quale è possibile che sembri anche sicuro, si è di formare in quest'ultimo giro un nuovo canale che vada direttamente al ponte.

Io preferirei il primo, perchè il fiume nel suo stato attuale ha una decisa tendenza di farsi innanzi verso oriente, e ciò facendosi è certo che rimanga ov'è al presente.

La spesa per dirizzare quel canale, ancorchè molte di queste escavazioni si lascino a fare alla corrente medesima, non potrebbe valutarsi meno di 100,000 a 150,000 lire. All'eccezione di questa precauzione necessaria, il modo che deve adottarsi per i due fiumi è lo stesso; e dirò ora quel che mi propongo di fare

Prima però vorrei dirigere la vostra attenzione a questo fatto. L'unica cagion di danno, contro al quale bisogna premunirsi per quanto spetta alla sicurezza della strada ferrata, essere l'azion corrosiva della corrente nei lati delle sponde fatte di terra: la sola pressione cagionata da una qualche colonna d'acqua dell'altezza maggiore delle piene nelle parti superiori del ponte della strada ferrata più che in quelle al dissotto, è una forza da trascurarsi affatto come incapace di produrre verun effetto sopra un terrapieno di 2 1/2 a 3 metri al dissopra del livello delle più alte piene che si conoscano, e per lo meno 16 metri di larghezza a quel livello, e probabilmente 20 metri a quello delle piene-ordinarie.

Un tale terrapieno può soltanto soffrir danno quando le sue scarpe o piedi sian corrosi dalla corrente delle acque nella direzione della sua lunghezza.

Vorrei che poneste a ciò particolare attenzione, avvegnachè la straordinaria ed apparentemente irresistibil forza distruttiva colla quale il Po, in questa parte di paese, segue il suo corso capriccioso col prorompere quasi ogni anno in nuovi canali, potrebbe quasi stampare nella mente di chiunque la convinzione che una qualche maggior forza trovisi in lui, che non è la semplice azione di una successiva corrosione delle ripe, quale succede tutto giorno nelle sponde dei fiumi più tranquilli.

Allorchè però si consideri la natura arenosa e leggiera del suolo, è facile il concepire la rapidità colla quale possa scavare un dopo l'altro larghi tratti delle sue sponde, sicchè cadano e sian tratte seco dalla corrente che scorre al fianco; fino a tanto che prorompendo in qualche terreno più basso e le piene incalzandosi, le acque inondino il colmo delle sponde e si formino un nuovo canale.

Se il terrapieno per la via ferrata non è esposto o può ripararsi da questo straripamento longitudinale, niun danno ha luogo; le pile e le coscie del ponte, bastando da per loro a resistere alla corrente. Acciocchè il rialzamento della strada ferrata sia il meno possibile esposto ad una corrente qua-

La spiegazione dipende in parte da che l'uomo d'arte che prepara un progetto, si occupa più specialmente della sua riuscita artistica, e quando discende alla parte economica, non crede dover apprezzare quelle spese che si presentano solamente come probabili, e che ove non si verificassero, farebbero aumentare inutilmente l'importanza dell'opera. = In parte dipende dal verificarsi soventi che eminenti uomini d'arte siano capacissimi di determinare i modi di costruzione di una data opera, e non siano poi egualmente esperti nello stabilire il vero prezzo per cui possa eseguirsi.

Crediamo dunque che se una compagnia vuol assicurarsi l'esecuzione di una data impresa, per una data somma; l'unico modo per riuscirvi sia quello di ben stabilire lo scopo finale da lei voluto; precisarlo in termini che non ammettano dubbi, ma non prescrivere il modo di arrivare allo scopo e lasciare all'industria degli intraprenditori di conseguirlo colla minor spesa possibile. Con questo modo di appalto l'amministrazione non avrebbe più che a curare il risultato della velocità convenuta dei convogli sulla strada da costruirsi ed attivarsi a carico dell'intraprenditore.

L'obbiezione comune che si può fare a questo genere di contratto sarebbe la durata delle opere costrutte, per le quali si temerebbe d'incontrare una eccessiva spesa di manutenzione. Anche a questa si può ovviare coll'accollare agli intraprenditori per certo numero d'anni la manutenzione di tutte le opere da loro costrutte. Manutenzione che essi dovrebbero fare per il prezzo ben noto per le strade ferrate in condizioni ordinarie che è di circa L. 2,000 al chilometro corrente e che solo dovrebbe aumentarsi di qualche poco pei primi tre anni, visto il frequente ricomporre che si deve pur fare delle rails nel suddetto primo periodo di attivazione (La strada da Torino a Novi deve spendere annualmente secondo i dati ufficiali pubblicati dall' Intendenza L. 2,600 al chilometro),

Se dunque la compagnia di Savigliano non vuol incontrare tutte le incertezze di spesa che sono inseparabili dall' ordinario modo di appalto ella potrà considerare se le convenga trattare sul modo da noi indicato, cioè di appaltare la costruzione della strada ed ogni sua fornitura fino alla completa attivazione per un dato prezzo senz' altro obbligo che la velocità e la spesa dei convogli che devono percorrerla.

Seguendo il suindicato sistema, la Compagnia di Savigliano può essere certa di ricevere dagli intraprenditori proposizioni molto vantaggiose che potrebbero darle una strada perfettamente servibile ad un prezzo di L. 100 al metro corrente prezzo che può sembrare incredibile se si vuol confrontare con quelli risultati per le strade ferrate appaltate e costrutte coll' ordinario metodo di contrattazione. Ma che ebbe pur felicissimo risultato pel modo contrattazione da noi indicato in condizioni che esigevano ben maggior dispendio che non quelle della strada di Savigliano.

La Compagnia di Savigliano non deve rassegnarsi a condizioni per lei rovinose comunque se le abbia lasciate imporre dall' atto di concessione. Il Ministro e le Camere saranno ben disposte di accordarle quelle variazioni che meglio possano assicurare l' esistenza di una prima Compagnia stabilitasi per la costruzione ad albevazione delle strade ferrate e non esigeranno per esempio la costruzione della doppia rotaia fin a tanto almeno che non siasi veduto se la strada può dare con una sola ruotaia qualche beneficio agli azionisti che la intrapresero. La smania del Governo di regolare tutto deve una volta cessare e o deve prima di tutto in quelle cose che egli determinossi di lasciare all' industria privata. Se la Compagnia di Savigliano prenderà la risoluzione di voler assolutamente costrurre la strada più economica possibile sempre nei limiti di una facile e sicura attivazione ella si troverà di aver fin d'ora sufficiente capitale per procedere fino a Cuneo o quando ciò non le agrada avrà assicurato ai suoi azionisti presso che il doppio dell' interesse nell' impresa della strada ferrata, poichè e le riuscisse di appaltare a fr. 100 il metro corrente la costruzione della strada compreso tutto il mobiliare per attivarla per i 40 kil. di lunghezza da Truffarello a Savigliano non gli occorrerebbero che 4 milioni dei 7 che formano il suo capitale. Un così brillante risultato che certamente animerebbe molte altre imprese simili di strade ferrate dipende interamente dalla ferma risoluzione dei signori Amministratori della strada di Savigliano di non lasciarsi dominare dalle indiscrete esigenze governative, dalla trista teoria dei fatti compiuti e dal rispetto alle abitudini ed alle formalità piuttosto che al merito intrinseco degli affari; la quale fermezza di risoluzione noi abbiamo creduto di poter sollecitare colle ragioni esposte in questo scritto, aspettando di vederne il risultato.

Ingegnere Giulio Sarti.

CAMERA DEI DEPUTATI

Prima di continuare l'esame delle altre categorie del bilancio della Marina, il ministro Cavour veniva oggi all'aprirsi della discussione ad esporre quale sia il pensiero del Governo circa la questione di massima promossa dalla Commissione per la soppressione dei piloti. È noto come questi, imitazione dei *masters* inglesi, sieno ufficiali formati colla continua pratica, i quali fanno, essendo imbarcati, il servizio del pilotaggio, le osservazioni celesti ed i calcoli di bordo. Ora in buona regola questo servizio deve conoscersi e praticarsi da tutti gli ufficiali della Marina, se non vuolsi cadere nel grave inconveniente di portare ai ranghi superiori funzionari, i quali manchino di quella pratica che è regola essenziale per un buon servizio.

Quindi, secondo la Commissione, ne verrebbe la necessità di sopprimere l'instituzione dei piloti. Questione però dilicatissima questa ha contro di sè l'esempio pratico d'Inghilterra, d'America, di Napoli, esempio che in fatto di marineria vegnendo da siffatti paesi non può a meno di vestire un certo carattere di gravità.

Il Ministro della Marina espose con rara lucidezza gl' inconvenienti ed i vantaggi di questa instituzione, disse francamente non essersi ancora il Governo formato in proposito un definitivo giudizio, quindi abbisognare ancora di serii studi che non mancherebbe di promuovere e di preparare per l'esame del bilancio del 1852, e chiese che fino a quest'epoca venisse differito lo scioglimento della quistione.

Assentito ciò da ogni lato della Camera, votavasi la categoria relativa all' Azienda Generale della Marina con un diffalco di L. 19,800 sulla somma proposta di L. 119,640.

Questa riduzione promossa con eccellenti ragioni dal deputato Valerio ed oppugnata con altre non molto valevoli dal signor Ministro della Marina, ci è arra di altre non poche, le quali potrannosi operare sopra le Aziende finchè per esse venga il giorno auspicato del loro definitivo giudizio. Le spese relative all' Uditorato, al corpo del Genio Navale, al Corpo Reale equipaggi vennero votate secondo la proposta della Commissione, per il primo nella somma di L. 4,500, pel secondo di L. 21,000, per il terzo di lire 583,293 90. Nel votare l' ultima somma, per l' organo di parecchi oratori, la Camera dimostrava unirsi al pensiero espresso dal relatore della Commissione, che cioè la spesa ingente cagionata dai macchinisti consiglia di formarne in paese, che, quando fosse instituita una scuola speciale per allievi macchinisti, oltre al vantaggio pecuniario, avrebbesi pur l' altro ragguardevolissimo di creare pel nostro Stato una nuova industria.

STATI ESTERI

FRANCIA

Parigi, 6 gennaio. Gli articoli de' giornali di oggi intorno alla crisi ministeriale sono precisamente dello stesso carattere di quelli di ieri. Finora il presidente della Repubblica non ha trovato alcuno che voglia incaricarsi della formazione del nuovo ministero. Le liste pubblicate dai giornali sono tante e sì diverse che difficilmente si può indovinare quale sia la più probabile. In mezzo a tante notizie contradditorie noi ci limiteremo ad esporre i pareri de' fogli sopra questa crisi, la quale mantiene l'agitazione negli animi e spaventa la borsa.

Il giornale dell'Eliseo ed antiparlamentare, il *Pouvoir*, così si esprime: « Non trattasi soltanto di costituire un ministero più o meno duraturo, esposto ad acquistare per qualche tempo e poscia a perdere la confidenza della maggioranza. Non è questo che una meschina politica.

La quistione è più elevata; bisogna che il paese intero decida quanto prima se vuole un governo reale, grave, che abbia un disegno che lo segua e pratichi ed effettui le riforme necessarie da tanto tempo; se lo vuole o se acconsente a rimanere ancora, siccome è attualmente ludibrio degli eventi, degli intrighi, de' partiti e delle fazioni che lo hanno assalito, e la cui politica attuale o ciò che si chiama la politica, debbe cagionare un regresso immanchevole in mezzo ad una dominazione sanguinolenta e ad una decadenza generale.

» La politica attuale è esausta: è impossibile di continuarla, ed inutile farle maggiori sacrifizi. Il presidente non può farli perchè vuol provare fino all'ultimo istante quale fu dopo la sua elezione e quale è tuttora la sua abnegazione.

» Si parlò di perseveranza, sì: ma ne' limiti del possibile, colla speranza che la situazione non cesserebbe di essere costituzionale. E che veggiamo noi? Dal suo salire agli affari in poi, il disegno da ogni parte di fare decadere il governo che gli fu confidato da un' acclamazione immensa.

A queste minaccie contro l'assemblea i giornali parlamentari rispondono con altre minacce contro il presidente della Repubblica, e l'*Assemblée nationale*, che fu già paladino imperterrito di Luigi Bonaparte, difendeva l'assemblea con queste parole:

» Sotto l'impero della nostra costituzione, l'assemblea legislativa, divisa, senza capo, senza risoluzioni stabili, è una turba che il più lieve vento può sollevare e spingere nelle più imprevedute direzioni; *con un capo*, è un esercito di ufficiali che trascinerebbe dietro di sè tutte le forze del paese.

» *Con un decreto* per manifestare la sua volontà, *con una spada* per farla rispettare, qualunque seria resistenza è impossibile.

» Perchè mai nutrire inutili illusioni? Non vi ha che il prestigio della vittoria che potrebbe lottare contro la sovranità di quest' assemblea della Repubblica; la *vera forza*, la forza costituzionale consiste nell' assemblea, la Francia ha bisogno di essere protetta, e, siatene certi, essa *si rivolge dal lato della forza*.

» Imprudenti i consiglieri che vogliono impegnare una lotta aperta! Come non veggono che questo conflitto debbe cagionare la disfatta e che per ogni passo che si fa contro la rappresentanza nazionale, bisogna farne quattro indietro? »

I fogli della sinistra si ristringono a lamentare le esitazioni e le incertezze dei partiti, e le difficoltà che s' incontra nella composizione del nuovo gabinetto.

Secondo la *Gazette de France*, l' Eliseo disperando di poter formare un nuovo ministero, sarebbe venuto in pensiero di limitarsi ad una semplice modificazione. In tal caso Fould e Baroche, considerati siccome indispensabili, sarebbero conservati insieme ai signori Lahitte e Romain Desfossés, e non verrebbero surrogati che i ministri Rouher, de Parieu e Bineau.

Ieri sera vi fu pranzo all'Eliseo; fra' banchettanti si notarono Leon Faucher e Duvergier de Hauranne, Vittorio Lefranc, Bouchart ed altri membri influenti del terzo partito e della frazione napoleonica.

Dopo il pranzo, i ministri demissionari che non vi assistevano furono introdotti nel gabinetto del presidente, e gl' invitati si ritirarono.

Si assicura, dice il foglio legittimista, che non fu presa alcuna deliberazione in quel Consiglio.

Due altri Consigli di gabinetto erano già stati tenuti nello stesso giorno, l' uno all' Eliseo, e l' altro al ministero dell' interno. Secondo il *Pouvoir*, il presidente della Repubblica non avrebbe ancor accettata la dimissione del ministero, e nemmanco quella del sig. Carlier; la *Patrie* invece afferma il contrario e soggiunge:

» Sei ore di sera: nulla di deciso. Dal presidente della Repubblica furono fatte delle proposizioni a parecchi personaggi politici. Ma le difficoltà che s' incontra nel comporre un ministero che sia sicuro della maggioranza nell' Assemblea, hanno impedito fin qui la riuscita di queste proposizioni: i negoziati continuano.

» Ieri sera, la riunione della via delle Piramidi tenne una seduta straordinaria. In questa seduta, si è occupata dei fatti che hanno cagionata la crisi ministeriale. La riunione fu unanime per prestare al potere esecutivo, nelle circostanze presenti, un appoggio energico. Siamo pure assicurati che il generale Changarnier fu severamente censurato da uomini considerevoli. »

L' *Union* dice che all' Eliseo si era pensato seriamente di diminuire l' influenza del generale

---

lunque d'acqua, ho messo la linea per quanto è fattibile in senso perpendicolare alla general direzione del fiume superiormente, e posto l'apertura del ponte nel centro della generale direzione del canale più fondo.

All'estremità del rialzo, vale a dire al suo punto di unione col ponte, che ho chiamato le spalle del ponte, farei edificare un argine o prolungamento di quelle spalle, tanto all' insù che all' ingiù del ponte stesso, per un tratto forse di 80 in 100 metri, dei quali però circa 35 metri basterebbero nella parte inferiore.

Quest'argine si può fare in pietra od in legname; io preferirei quest'ultimo. I fondamenti devono gettarsi a tale profondità che li assicuri dalla possibilità che il fiume si scavi più profondo letto immediatamente accanto ad essi, ed esser forti abbastanza da poter in tal caso resistere alla pressione del rialto che hanno alle spalle, il quale argine può nel suo massimo farsi di 10 o 12 metri di altezza misurandolo dal fondo del canale; con quest'arginatura all'estremità del terrapieno, e con un ampia luce d'acqua, cui dan luogo i 350 metri d'apertura del ponte, non può darsi che il rialto rovini.

L'esame del piano qui unito fa vedere che sino a tanto che quest'arginatura serbasi in buon stato nessuna corrente si può formare lungo i fianchi del rialto, e pigliando in considerazione il comparativo carattere permanente del canale immediatamente al dissopra del sito del proposto ponte del Po, e l'esser rimaste tutt'ora intatte le vecchie ripe, particolarmente quelle dove l'arginatura di Gambarana è collocata, non può, secondo ch' io credo, rimanere dubbio alcuno intorno alla durevolezza del proposto rialzo, il quale troverebbesi in tal luogo dove niuna azione dell'acqua potrebbe assalirlo.

Ciò non di meno, qual misura di precauzione, crederei opportuno che la sorveglianza delle ripe del fiume per un tratto di circa due chilometri fosse devoluta alla compagnia della strada ferrata od alle cure del Governo, colla mira di difendere la strada ferrata, non tanto all'oggetto di porre la Compagnia al grado di eseguire a maggior cautela opere di arte, quanto a quella di prevenire il danno dell'impossessarsi per parte dei proprietarii vicini, del piantare a mano a mano in quei tratti del letto, cui talvolta accade che il fiume lasci al secco spingendo in tal modo le acque delle prime piene ad altra e non naturale direzione.

Quanto a me, confiderei perfettamente nella sicurezza delle opere surriferite, e nelle aggiunte precauzioni accennate, ma se per un estrema prudenza si credesse aversi a desiderare la difesa di altre opere d'arte, non loderei quegli argini staccati posti a qualche distanza più in su del ponte, siccome io suggeriva nella mia prima relazione; cosiffatti argini sarebbero a proposito, per guidare il fiume in quel punto più basso (cioè presso Cambiò) in allora proposto pel passaggio, stante che proprio al dissopra il canale del fiume è molto incerto e soggetto a variare a cagione delle piene che vengono dal Tanaro.

Ma se si credono opportune altre difese al passo superiore del Po (cioè presso Bassignana) preferirei di ricorrere ad argini sussidiarii volti all'insù del fiume, come nella figura num. 2 dell'annesso piano del Po è indicato; o di voltare la strada ferrata come nella figura num. 3.

Adottando o l'uno o l'altro di questi progetti, ma particolarmente l'ultimo, null'altro che acqua morta troverassi in contatto col terrapieno della strada ferrata.

Trattandosi del Tanaro, all'eccezione del rimedio che può farsi al giro del fiume, null'altro è necessario a prevenire l'azione della corrente lungo il rialto, se non altri argini traversali, o prolungamento delle spalle del ponte Nulla difficoltà presentano i passaggi sull'Agogna e sul Verdoppio. Mi sono proposto per questi ponti una luce d'acqua rispettivamente di 35 e di 23 metri, le pile ed il suolo in legname, le spalle in pietra.

I ponti che dovranno farsi sulle strade pubbliche non saranno, mi figuro, numerosi avvegnachè non è possibile in molti casi evitare di traversarle ad uguale livello.

Per ciò che spetta agli interessi soltanto della Compagnia della strada ferrata io giudico, generalmente parlando, coteste incrociature in piano maggiormente pregiudicievoli a questi, che al pubblico; ma su pei rapidi pendii delle colline avverrà ben di rado che si possa innalzare, o abbassar la strada al dissopra o al dissotto della strada ferrata per modo che non si renda o talmente rapida da riuscir quasi inutile, o non vada troppo lontana da quei luoghi, ai quali si vuole che serva di mezzo di comunicazione.

Tuttavolta gran parte degli inconvenienti e della spesa delle incrociature in piano dipendono dalle rispettive posizioni. A Pontedecimo si traversa la strada Reale, al principio dei piani inclinati vicino alla prima stazione, e non mi sembra che alcun inconveniente di rilievo possa risultare da questo passaggio della strada ferrata senza un ponte; ma per l' opposto sarà molto più comodo pel pubblico che si lasci il piano della strada Reale qual è e si renda più facile l' accesso alla stazione e su i piani inclinati medesimi sarebbe bene evitare sulle pubbliche strade simili incrociature in piano, che potrebbero interrompere l' esercizio, l' uso di privati passaggi potrebbe stabilirsi ad ore fisse o in altra guisa a beneplacito dell' amministrazione della strada ferrata.

Due volte presso la piccola galleria al dissotto degli Armirotti la strada ferrata traversa la strada Reale; per tutti e due questi passi suggerirei dei ponti. Nel discendere la Scrivia non s' ha da traversare alcuna importante pubblica strada: nel muovere la linea nella pianura oltre Serravalle non credo sia possibile di evitare di traversar le strade tutte a un piano medesimo.

Le strade pubbliche non sono numerose, e tranne quelle in contatto colla stazione, non sono molto frequentate, non v' ha alcun inconveniente di rilievo attraversando siffatte strade in prossimità della stazione ed è impossibile di stabilire qual' altra strada, seppur qualcuna ve n' ha, sia per godere di tal commercio che richieda la costruzione di un ponte, spesa costosa per la Compagnia e di grave incomodo pel pubblico in tali località, dove al presente le strade tutte sono perfettamente a livello; e vi raccomando fortemente che cominciate avanti tutto a costrurre questa porzione di strada ferrata con delle incrociature in piano, e se in avvenire, una qualsiasi strada parrà richiedere potrete sempre fabbricarvi un ponte, il loro numero penso che sarà ben piccolo.

L' uso di queste incrociature in piano è sì comune in Inghilterra, e in tutte le vie ferrate del continente che non mi è mestieri di dimostrare ulteriormente, che sebbene sconvenienti alla Compagnia della strada ferrata, non sono riuscite pericolose e scomode pel pubblico siccome *a priori* si sarebbe potuto supporre. Quanto ai particolari della costruzione della via permanente non ho ragione alcuna di cangiar l' opinione da me emessa colla mia prima relazione che nelle nostre circostanze devesi adottar la distanza normale tra le rotaie di 1 43 metri fissata per la strada da Milano a Venezia. Ho stabilito pur anco che la strada si faccia dappertutto a doppia via.

Una strada di tanto traffico, come questa promette di essere fatta con una sola via di ruotaie; non potrebbe attivarsi che da una forza motrice fissa, ove vogliasi avere i dovuti rispetti alla sua sicurezza ed esattezza Resta anche a vedere se possa contarsi assai su questo motore fisso che riempia il desiderio dell' efficacia e della convenienza.

Changarnier, dividendo l' esercito di Parigi, e ponendolo sotto il comando di più capi. In tale caso, è certo che il generale Changarnier invierebbe le sue demissioni, ed allora Baraguay d'Hilliers lo surrogherebbe. Se questo disegno riuscisse, sarebbe probabile, sempre secondo quel giornale, che il ministero ritirasse le sue demissioni.

Da questo riepilogo delle notizie che ci recano i giornali di Parigi risulta che il 6 la crisi ministeriale non era terminata, che Odilon Barrot aveva rifiutato di entrare in un nuovo ministero con Dufaure, e che non essendosi ancor trovato alcuno per comporre il nuovo gabinetto, il presidente della Repubblica non aveva accettate le dimissioni del gabinetto attuale.

Nella seduta del 6 dell' Assemblea, gli stalli ministeriali erano vuoti. Dopo discussa la legge per la coltivazione di parte dei beni comunali, l' assemblea doveva riprendere la disamina della legge sulla riforma ipotecaria. Il presidente Dupin, vedendo molti rappresentanti distratti, li avvertì che trattandosi di ardue quistioni e degli interessi dei minori, non le avrebbe lasciate discutere se essi non vi prestavano attenzione. Un rappresentante avendogli osservato che non vi era presente alcun ministro, rispose: voi avete la pienezza del potere legislativo, e siete in numero.

A presidente della Commissione d' iniziativa parlamentare fu nominato il sig. Sauvaire Barthelémy, membro dell' opposizione. Esso aveva per concorrente il sig. Labordère, della destra. La sua elezione si attribuisce all' unione dei rappresentanti legittimisti e dei cinque membri della montagna che fanno parte della Commissione.

AUSTRIA

La gazzetta ufficiale di Praga reca alcune sentenze del tribunale militare contro alcuni individui implicati nella congiura del 1849. Il loro numero ascende a 14. Contro un solo degli individui nominati viene levata l' inquisizione per mancanza di prove giuridiche, degli altri, sette furono condannati a morte, ma la pena fu commutata nella pena del carcere per diversi anni. Quest'ultima pena fu pronunciata anche agli altri incolpati. Le condanne sono accompagnate da un breve proemio, dal quale risulterebbe che aveva esistito in Boemia un estesissimo complotto tendente al discioglimento della monarchia austriaca.

La *Corrispondenza litogr. austr.* accompagna questa notizia con alcune riflessioni caratteristiche per questo movimento, e abbastanza rimarchevoli, avuto riguardo alle strette relazioni che ha quel foglio col ministero austriaco degli affari esteri.

« Risulta, scrive esso, che il russo Bacunin e e il membro della camera dei deputati di Sassonia, Röckel, erano i promotori della rivoluzione. La Boemia veniva eccitata a sollevarsi da due parti, dall'Ungheria che cercava un punto d'appoggio nella rivoluzione tedesca, e dai democrati tedeschi che cercavano un tal punto nella rivoluzione magiara. Come membro di unione doveva servire la Boemia . . . . I rivoluzionari avevano in mira di preparare all' Austria i più gravi imbarazzi, essi contavano con certezza che anche nel caso che la rivoluzione fosse stata vinta il Governo austriaco avrebbe dovuto mantenere una imponente forza militare nel paese sconvolto. Si trattava di paralizzare la potenza dell'Austria e di dividere la sua forza di resistenza almeno per il momento. In quell' epoca appunto la riunione di grandi forze militari era congiunta con immense difficoltà. La burrasca di una potente rivoluzione si era estesa per le vaste pianure dell'Ungheria, e sui monti della Transilvania, esigeva l' impiego di tutte le forze militari e di tutte le risorse delle provincie rimaste fedeli. La monarchia era all'orlo del precipizio . . . La rivoluzione era giunta a Praga a quello stadio, in cui il partito cercava di sortire dal nascondiglio dei club segreti. Il metodo dell'eccitamento mediante la stampa di un carantano, discorsi rivoluzionari in pubblico, processioni con fiaccole, l'uso di fogge ed emblemi che danno nell' occhio e simili, era stato messo in opera in una misura estesissima.

» Anche il tempo del sollevamento rivoluzionario era stabilito, e, se non erriamo, era il 20 maggio 1849. Il piano fu però rotto prima del tempo stabilito. La prematura sollevazione di Dresda terminò con una totale disfatta. A Breslavia e nelle città del Reno non si riesci che a suscitare alcuni tumulti pericolosi, sedati a tempo dall'intervento militare, e anche la rivoluzione badese scoppiata a quell'epoca mostrò subito nelle prime settimane una faccia ippocratica. »

L'articolo termina con una osservazione sulla severità delle pene; esso lascia travedere che col tempo potranno essere mitigate in via di grazia, ma aggiunge:

» Per il momento era indispensabile di salvare l'autorità della legge profondamente offesa. Si trattava della rovina dell' Austria, di aumentare le sue tribolazioni nel momento dei massimi suoi imbarazzi. Tante migliaia di valorosi e fedeli soldati dovettero morire sul campo di battaglia, per salvare questo impero e per allontanare i pericoli, che simili delitti hanno evocato. Non possiamo trovare una mite sentenza per simili delitti, non possiamo piangere nella sconfitta dei nemici dell'Austria. »

Oltre le suddette sentenze si pubblicarono anche quelle risguardanti la società politica *Marcomannia*. La maggior parte furono assolti *ab instantia*, ma costretti ad arruolarsi al servizio militare e immediatamente mandati ai reggimenti.

GERMANIA

Le corrispondenze di Amburgo danno la notizia che la Camera dei Deputati di Schleswig-Holstein si è riunita a Kiel. Il governo provvisorio sedente a Kiel, che pare irremovibile nel suo proposito comunicherà all'Assemblea lo stato delle cose.

Le discussioni che avranno luogo saranno assai vive, e si ricorrerà ad estreme misure. Finora non avvi alcun fatto che annunci il minimo scoraggiamento nell'armata.

Nei giorni scorsi tra le due parti belligeranti accadde un combattimento di avamposti nel quale le truppe dell'Holstein si impadronirono di alcuni trincieramenti danesi.

Si annuncia a Cassel in data del 31 dicembre che Hassenpflug ha preso possesso del ministero degli affari esteri e dell'interno, ed il signor de Meyer di quello della giustizia.

PRUSSIA

Le Camere prussiane si unirono il giorno 3.

Nel giorno antecedente i diversi partiti si erano radunati per determinare la loro linea d' azione; e si diceva che il Re aveva significato al Principe di Schwarzenberg che non aveva intenzione di prorogare, ne di sciogliere il Parlamento. Nella Camera dei Deputati, la prima questione messa avanti era se dovesse aver luogo la discussione dell' indirizzo o se questa doveva essere eliminata dall' ordine del giorno. L' estrema destra, o il il partito ministeriale raccomandava quest'ultimo procedimento; il centro e la sinistra si sono opposti; e l' opposizione fu coronata di successo. È stato uno scacco per il Ministero, ma si pensava tuttavia che invece di discutere l' indirizzo in dettaglio la Camera si contenterebbe di adottare un ordine del giorno concepito in forti termini, che esprima la sua opinione. Il Ministro delle finanze presentò diversi progetti di legge; l' uno era per l' introduzione di una tassa sulle rendite, che, secondo il computo dei Ministri, avrebbe dato un introito di 1,707,000 talleri; un altro era per lo scioglimento delle banche di prestito, e per l'accrescimento del debito dello Stato senza interesse. Il Ministro della giustizia presentò il progetto di un Codice penale. La prima Camera fu aperta con un breve discorso del presidente conte Rittberg. Disse che la speranza di vedere le Camere riunirsi sotto più lieti auspizii per il paese non si è avverata; che vi fu una intervenzione armata nel vicino paese dell' Assia, che ha ferito nel cuore ogni prussiano; e che tali misure non erano atte ad infondere fiducia nelle trattative pendenti. Non ostante egli esprimeva la speranza che si potesse addivenire ad una conclusione pacifica e favorevole. Il suo discorso produsse qualche sensazione. Il Ministro degli Interni presentò un progetto di legge sulla stampa. La discussione dell' indirizzo venne ordinata per la successiva seduta, dopo essere stata respinta la proposizione di un deputato che non dovesse avere luogo e che si dovesse dare al Ministero un voto di fiducia. Per l'interpellazione di un altro deputato intorno agli affari della Germania è stata assegnata la prossima seduta.

Dimani la 2.a Camera rieleggerà i suoi uffizii e, a quanto, pare i membri che attualmente si compongono saranno confermati. Tali sembrano essere le intenzioni di tutti i partiti della Camera ad eccezione di quello della estrema destra, e così il Ministero riporterà una nuova sconfitta.

A fronte di tali condizioni il Governo prussiano non ha altra alternativa che di mettere in disparte la rappresentanza popolare violando la Costituzione, o cangiare interamente la politica, l'attuale non potendo reggere in faccia alle Camere.

Le truppe austriache destinate alla spedizione dell' Holstein passeranno sul territorio prussiano, checchè ne dica in contrario la *Nuova Gazzetta di Prussia*. Ora rimane a sapersi su qual punto queste truppe passeranno l' Elba. Era designato Harburg: ma si osservò che qui le truppe dei due ducati potrebbero opporre resistenza. Ora sembra deciso che il tragitto avrà luogo a Wittemberg.

Parlasi di un trattato conchiuso tra la Prussia ed il Senato di Amburgo in forza del quale questa città avrebbe un presidio prussiano.

TURCHIA

(*Corrispondenza dell'* Opinione)

Costantinopoli, 25 dicembre. In mancanza di altre notizie vi parlerò del tentativo per calare a fondo la fregata a vapore *Magidiè* di 28 cannoni. A bello studio fu aperto il robinetto della macchina che comunica col mare, e lasciato così tutta la notte, vi penetrò tant'acqua, che al mattino senza i più pronti socorsi la fregata si sarebbe affondata.

Il capitano, che era un comandante di vascello, fu arrestato e degradato. Il fatto però fu tenuto occulto al sultano. Ma quando vi fu il licenziamento all'arsenale delle truppe che hanno finito il loro tempo, il sultano dopo di avere assistito a quella ceremonia, fece chiamare tutti i membri del consiglio della marina, e voltosi a Ferik Ahmed pascià (a due code) disse: Che hai tu fatto del mio *Neiri-Kevket* (il vascello che fu fatto saltare in aria?

Il pascià trovandosi assalito così all'improvviso non seppe rispondere; ma un altro prendendo la parola disse: Maestà, è una disgrazia che doveva cadere sul vasto impero, ma che Dio ha distornata.

Allora il sultano continuando il suo discorso, soggiunse: Vi dico, o signori, che altre volte io ero molto contento di voi, ma da qualche tempo mi cagionate molti dispiaceri. Non arrischiatevi più a tai tradimenti, perchè io sarò un giudice severo, e voi non avrete più a sperare nella mia clemenza.

Indi partì sommamente sdegnato. Il capitano del vascello ammiraglio è stato condannato nella testa, ma lo Stato maggiore chiese ed ottenne grazia. Sarà mandato in esilio, ma giunto alla sua destinazione, si ritiene che sarà ucciso.

Dai giornali saprete già il discacciamento del dottore Spitzer, ma forse non ne hanno indicato i veri motivi che io attingo da buonissima fonte. Spitzer è suddito austriaco ed essendo medico del sultano, ed avendo perciò grandi relazioni così nel ministero, come nei penetrali del serraglio, era a portata di venire in cognizione di segreti importanti, ch' egli comunicava alla legazione austriaca. Inoltre ei prese parte ad un intrigo per far deporre Abbas pascià, vicerè di Egitto, e sostituirvi il di lui nipote Said pascià. Scoperti questi maneggi, il dottore Spitzer fu discacciato ignominiosamente e bandito dall' impero, e i suoi beni furono confiscati.

Una piccola società di giovani italiani tenta di gettare i fondamenti di una accademia italiana in questo paese. Essi si radunano due volte la settimana in casa del genovese Vaccarolo, ed ivi si trattengono di letteratura e di altri argomenti istruttivi.

Questo stabilimento meriterebbe di essere incoraggito per molte ragioni e singolarmente perchè mira allo scopo di riabilitare in questi paesi l'influenza morale che altre volte vi esercitavano gl'Italiani, e di cui ne resta tuttora un avanzo nella nostra lingua che è molto diffusa e qui e in tutto il Levante.

Da qualche tempo però si vanno moltiplicando gl'istituti francesi, e la lingua loro appena conosciuta in Turchia avanti la spedizione di Bonaparte in Egitto si è poi molto propagata. Ben vedete che l'influenza della lingua trascina seco anche quella del commercio e di più altre relazioni. Per lo che è da lodarsi moltissimo il tentativo del sig. Vaccarolo e suoi soci, e solo è da desiderarsi che trovi incoraggiamenti e mezzi per dargli una conveniente estensione.

STATI ITALIANI

STATI ROMANI

Roma, 4 gennaio. Il foglio ufficiale pubblica il discorso recitato dal generale francese Gemeau quando ci recò a complimentare il Papa nel primo giorno dell' anno.

Scambiato i complimenti d' uso Pio IX benedisse il comandante francese e lo stato maggiore che lo accompagnava.

Tra le cose dette in quest'occasione da Pio IX si è quella che fu commosso nel sentire una donna la quale alto levando la voce si diresse a lui con queste parole: *Santo Padre benedite i francesi che hanno liberati tutti noi dai pugnali, dall'anarchia e da tante miserie (!!!)* »

Il Santo Padre non può per avventura essersi ingannato, credendo d' intendere, ciò che invece era soltanto un suo pensiero?

— L' *Osservatore* pubblica una lista di libri recentemente proibiti dalla Congregazione dell' Indice. Notiamo fra questi i salmi del sacerdote Bottaro.

LOMBARDO-VENETO

Leggesi nell' *Eco della Lomellina*:

Riceviamo da Pavia che l'Austria va concentrando truppe intorno a quella città e la riva del Ticino. Un tale concentramento, che crediamo nostro dovere il segnalare al governo, non prende egli una grande importanza dalla sua coincidenza coi fatti di Vigevano e di Genova, e colla scoperta fatta, a quanto ci venne riferito, di un deposito d' armi e d' uniformi di Guardia cittadina nella casa di una signora contessa B...?

La reazione è instancabile a proseguire il suo intento. Ogni maniera di tradimento è per lei buona, se con tali mezzi ella prescrive arrivare ai suoi fini.

Il Lombardo-Veneto annuncia che il consigliere aulico presso il Senato di Verona cav. de Roner venne chiamato a Vienna col telegrafo per assistere alla organizzazione giudiziaria.

Il *Giornale di Gorizia* del 2 gennaio porta in fronte tre colonne in bianco per essergli stato sequestrato il primo articolo.

INTERNO

CAMERA DEI DEPUTATI.

Tornata del 9 genn. — Presid. del cav. PINELLI

La seduta è aperta alle ore 1 3/4.

Il segretario Cavallini legge il verbale della seduta precedente.

Ravina domanda di parlare sul processo verbale e dichiara: che essendosi da taluno fuori di questa Camera portata una erronea interpretazione sulle parole colle quali ieri chiudeva il suo discorso, trova la necessità di dovere dichiarare altamente che quando esso ha affermato che la corona della dinastia Sabauda era stata promessa, nei tenebrosi congressi dell' assolutismo, in premio di perfidia a qualche traditore della libertà, non è stato suo intendimento di fare allusione ad alcun personaggio che appartenga a questo Stato. Un tale assurdo, una tale enormezza, per non dire ridicolaggine, non poteva esser da lui nè pensata, nè tampoco delirando sognata.

Per togliere adunque ogni falsa interpretazione, per dissipare ogni errore, dice e ripete che le sue parole avevano un senso ben diverso da questo, ch'egli ebbe la mira rivolta a più lontane regioni, e senza manifestare chiaramente il personaggio o coronato od aspirante a corona al quale egli volle accennare, il che fare nè deve, nè può, nè vuole, spera che basteranno queste brevi parole per allontanare ogni oltraggioso dubbio, ogni perverso concetto, e far fede che in quanto ha detto ieri l' intenzione sua è stata innocentissima, e che parlò sotto il velo dell'enimma perchè così dovea parlare.

Il segretario Arnulfi legge il solito sunto delle petizioni.

Si procede all'appello nominale, ma lungo il medesimo la Camera facendosi in numero si approva il verbale.

Polto domanda che sia trasmessa alla Commissione per la legge dell' imposizione sulle arti liberali una petizione:

Capellina domanda l'urgenza per un'altra delle riferite.

La Camera accorda.

Gli uffizi hanno autorizzata la lettura di un progetto di legge presentato dal deputato Valerio. Si legge quel progetto e si fissa il giorno prossimo dopo la discussione dell'attuale bilancio per svilupparlo.

Torelli presenta al banco della presidenza il progetto sulla permissione della caccia in Savoia, e domanda l'urgenza per la trattazione della medesima.

La Camera accorda.

Il Presidente insiste presso la Commissione del bilancio affinchè affretti i suoi lavori, onde tosto dopo compita la discussione sul presente si possa procedere a quella sugli altri di cui essa si occupa.

Seguito della discussione sul bilancio passivo della Marina.

Approvata sin da ieri la categoria 1 *bis*, restava la quistione di massima sull' abolizione dei piloti proposta dalla Commissione.

Cavour, ministro d' agricoltura, commercio e marina: La quistione sul mantenimento od abolizione dei piloti è senza alcun dubbio gravissima, è quistione nella quale si divisero i pareri di quanti mai e con maggior competenza insegnarono su tale materia, ed è quistione pertanto nella quale esso non entra che esitando e solo perchè astretto dal dovere di far conoscere quale sia l'opinione del Governo di cui fa parte.

Nella nostra marina il pilotaggio è una carriera speciale, una carriera affatto distinta da quella degli ufficiali che appartengono alla Marina stessa: i piloti hanno per missione il movimento della nave, mentre gli uffiziali sopraintendono specialmente alla parte militare. Da questo ben vedesi quanto facilmente possa sorgere un gravissimo inconveniente quale si è quello che gli ufficiali i quali sono destinati ai comandi superiori sulle regie navi, possano pervenire a queste cariche senza essere forniti di quelle cognizioni che sono ciò non pertanto necessarie onde ben comandare una nave sul mare. Così infatti avverrà, a meno che taluno specialmente non sia sospinto da uno straordinario zelo del pubblico servizio, ed ognuno ben sa come nelle azioni marittime abbia una somma influenza il colpo d' occhio, il quale non si può acquistare senza una lunga pratica di guidare i vascelli nei momenti difficili.

È bensì vero che mantenendo il sistema dei piloti si applica il principio della divisione del lavoro e che quindi gl' individui continuamente

applicati alla stessa operazione acquistano una pratica più consumata, e prestano infatti un servizio più utile. Sonovi dunque delle ragioni pro e contro, e fors' anco sarà possibile conciliare un sistema che accolga i vantaggi ed allontani i pregiudizi; ma è d' uopo studiare e studiar profondamente la quistione. L'esempio delle altre nazioni marittime non ponno assolutamente e completamente da noi adottarsi. In Inghilterra sonovi i pilota, ma sono diversamente organizzati: colà non sonovi collegi di marina, ed i giovani che mirano alla carriera fanno la loro educazione sui bastimenti in sui quali fanno le loro prove eziandio nell' arte del pilotaggio. Nella marina reale di Napoli furono parimenti conservati i piloti ma non potrebbesi addurre quest' esempio a sostegno dell' istituzione, giacchè da più competenti scrittori in tale materia furono questi piloti condannati. Finalmente si adduce che nella Francia ove non esiste questa carica di pilota si ha a lamentare una perdita di vascelli maggiore forse in confronto di quella che soffrono le altre nazioni; ma si può con tutta ragione osservare che tale triste risultato potrebbesi anche attribuire al genere dell' equipaggio, sapendosi da ognuno che una buona parte della ciurma sulle navi francesi sono individui che non vissero mai sul mare, locchè le rende inferiori alle ciurme completamente marine.

Ugualmente non si potrebbe ricavare un sicuro criterio dalla storia della nostra marina e potrebbe dirsi a proposito di quanto ieri accennavà il deputato Elena che il capitano comandante l' Euridice era pur genovese ed a non dubitarne abilissimo e pratico per entrare nel porto di Genova: potrebbe dirsi che la nostra squadra nell' Adriatico ebbe spesse volte bisogno dei piloti locatieri, giacchè è bene che si sappia che qui non trattasi della soppressione di questi, ma solo di quelli che stanno stabilmente sulle navi. Quest' istituzione dei piloti non può considerarsi siccome uno scópo alla carriera dei marinai, giacchè questi restano sempre estranei al pilotaggio, e sopprimendoli, naturalmente si porrebbero gli attuali piloti nella possibilità di toccare al grado di uffiziale.

Da tutto questo ben vedesi che la quistione è oscura: io non ho l' autorità del capitano Bollo per dire che la Camera non è competente a decidere, ma valendomi di una espressione legale dirò che la causa non è abbastanza istrutta, che ha di bisogno di essere maggiormente studiata, ed io mi propongo infatti di studiarla riservandomi nel bilancio del 1852 di presentare il risultato di queste indagini e quindi il progetto che il Governo penserà di scegliere come il migliore.

Martini R. si propone di rispondere alle ragioni colle quali ieri fu combattuto dai deputati Elena e Valerio L. Il primo lo tacciò di non aver espresso con abbastanza precisione l'opinione dei membri della Commissione che erano dissenzienti dalla maggioranza e di aver anche presa qualche determinazione nella mancanza di questi. Non crede che sia esatta la prima taccia, ed in quanto alla seconda, osserva che che la maggior colpa si è dei membri che mancavano. Il deputato Valerio lo incolpò di soverchia leggerezza nella proposta da lui fatta sulla soppressione dei piloti, ma crede che ciò non sussista e quando vedesi che l'uno e l'altro degli opponenti lo accusarono di nutrire uno spirito ostile a questa istituzione, devesi pur conchiudere che le sue idee non furono comprese, giacchè esso non voleva distruggere i piloti che esistono attualmente, ma solo proponevasi di assimilarli nella carriera a tutti gli altri che possono divenire ufciali. Sviluppa questo suo pensiero e dimostra che anche le funzioni dalla Commissione riserbate ai piloti attuali quali sono il deposito di pilotaggio e l'officina dell' Arsenale, sono funzioni che non si affidano se non ad individui già molto innanzi nella carriera militare, essendo le funzioni stesse di un'ordine scientifico.

Tocca poi al sistema in vigore presso le altre nazioni e conchiude anch'esso nella sentenza dell'onorevole Ministro, che cioè la quistione è ardua e quindi ha bisogno di essere studiata.

Il Presidente: Siccome non si chiede un voto definitivo per ritenere od escludere i piloti, io sarei dell'avviso che non si prolungasse più oltre una tale discussione.

Farina P. dichiara che ritenute le dichiarazioni del Ministro e del Relatore della Commissione esso decampa dalla fatta opposizione che avea mosso in seno alla Commissione medesima quando sentiva trattare questa istituzione come un inutile rancidume dei tempi passati.

Elena e *Valerio L.* aggiungono qualche parole a spiegazione ulteriore degli argomenti ieri adotti.

Paleocapa, Ministro dei Lavori Pubblici: La quistione dei piloti è di una grande importanza sotto l'aspetto dell' istruzione dei nostri ufficiali di Marina, ed appunto io credo che col sistema attuale non si riuscirà ad ottenere quella istruzione perfetta che noi desideriamo, e con ciò io credo di far onore ai piloti perchè egli è appunto il servizio che essi rendono il quale toglie agli ufficiali di Marina la necessità e l' occasione di istruirsi meglio. Io ho sentito finora ripetere delle generose parole ma non ho sentito che si sia entrato nella quistione pratica. Se si tratta di simpatia pei piloti io certo non la sento minore di nessuno, e chi non sentirà simpatia per questa classe di uomini i quali menano una vita di abnegazione e di lavoro ed ai quali è affidata tanta parte della ricchezza dello Stato? Ma qui non si tratta di ciò, bensì si tratta del miglioramento della nostra Marina.

Per formarsi una opinione giusta conviene distinguere la quistione e considerarla sotto due punti cioè l'istituzione dei piloti per se stessa e la sorte dei piloti attuali. E quanto al primo lato della quistione io non dubito di affermare che occorre bensì talvolta di avere a bordo dei piloti pratici massime viaggiando in mari sconosciuti ma i piloti stabili ai quali è affidata tanta parte del lavoro scientifico che occorre a bordo di un legno da guerra, saranno sempre un ostacolo al perfezionamento dell' istruzione degli ufficiali.

Nè vorrei che mi si ripetesse l'esempio della Francia per sconsigliarci dall'abolizione di questa istituzione dei piloti. Crederei chi lo facesse molto superficialmente istrutto della storia della marina francese. Le cause che incepparono lo sviluppo della marina di Francia sono ben altre che la soppressione dei piloti, la maggiore è la superiorità grandissima della marina inglese, rispetto alla quale ed all'esempio che da quella vorrebbesi trarre, ha detto abbastanza il mio collega Minidella Marina.

Quanto poi al secondo lato della questione cioè ai piloti attuali certamente sarebbe grave torto il metterli in una triste posizione: ma chi ha mai pensato a ciò? Sopprimere l'istituzione non vuol dire che si debbano licenziare gli uomini che servono attualmente, i quali anzi non potranno che migliorare la loro condizione, diventando ufficiali se sono capaci, oppure ottenendo, se non lo sono, un impiego corrispondente a quello che attualmente occupano, e conducendo, sollevati da una grave responsabilità, una onorata e pacifica esistenza. E fosse pur vero, come disse il signor Elena, che tutti fossero capaci, che di buoni ufficiali la nostra marina ha certamente scarsezza non sovrabbondanza.

Farina P. dice che ai piloti attuali si dovrebbe dare il grado di ufficiali, e sottoporli, ove occorra, ad un preventivo esame ma non sopprimere l'istituzione.

Paleocapa ripete che egli non ha mai messo in dubbio le cognizioni dei piloti, anzi ha sostenuto che ne hanno più di quelle che occorrono per il loro mestiere, e perciò risparmiano fatica e studi agli altri ufficiali.

Il Ministro della Marina dichiara che ad ogni modo non è intenzione del Governo d'introdurre cambiamenti nel servizio di pilotaggio avanti la presentazione del bilancio del 1852, e che ciò non sarebbe che assicurando contemporaneamente la sorte dei piloti attuali.

Mellana chiede alcune spiegazioni sugli offici dell'Intendente e Vice-Intendente generale le quali gli vengono date dal Ministro della Marina.

Valerio L. propone che nella seconda categoria siano soppresse le cariche di Vice-Intendente per la somma di L. 5,000; quella d'Ispettore al materiale per L. 4,000; un impiegato per oguuna delle 10 classi per la somma complessiva di L. 16,200; l'assegnamento del console in Cagliari per L. 1000, e le gratificazioni straordinarie agli impiegati, ossia la riduzione complessiva sulla seconda categoria di L. 26,500.

Cavour, Ministro della Marina, osserva che egli crede potersi in fatti operare alcune delle proposte riduzioni quando si saranno introdotte le importanti modificazioni che si stanno studiando nella contabilità e amministrazione, ma finchè dura il sistema attuale non crederebbe che si potessero eccedere le riduzioni proposte della Commissione.

Si impegna una conversazione tra il Ministro ed il dep. Valerio in seguito alla quale quest' ultimo riduce a L. 26,200 la sua proposta di riduzione ed insta perchè le proposizioni siano separatamente messe ai voti.

La Camera consultata approva quindi successivamente

Le riduzione di L. 5,000 relativa alla carica di Vice Intendente,

quella di L. 4,000 relativa all' Ispettore del materiale,

quella di L. 16,000 relativa alla soppressione di un impiegato per ogni classe

e quella di L. 1,000 relativa all' assegnamento del Console di marina in Cagliari.

Viene in seguito approvata la seconda categoria così ridotta a L. 99,850.

La 3.a categoria di L. 4560 (auditorato e spese di giustizia) viene approvata senza discussione.

Poscia la Camera approva nella somma di L. 21,000 la 4.a categoria (corpo del genio navale) sulla quale la Commissione propose l'aumento di 5000 sulla somma di 16,000 chiesta dal Ministero.

Apertasi la discussione sulla 5.a categoria (Corpo Reale equipaggi) il dep. Sella chiede al Ministro se non troverebbe utile di favorire la formazione di buoni macchinisti nazionali prendendo dalle varie scuole di meccanica dello Stato i giovani più distintie mandandoli a far pratica nell'arsenale di Genova.

Il Ministro della Marina risponde essere stato uno dei principali suoi pensieri quello di formare dei buoni macchinisti ed aver già intavolato trattative per mandare alcuni giovani ad istruirsi in Inghilterra.

Radice chiede se non si possa trar profitto dallo stabilimento di costruzione di macchine che fu fondato a Sampierdarena da un ingegnere inglese, il quale ebbe dal Governo la sovvenzione di 750,000 lire senza adempire agli obblighi che si era assunti.

Il Ministro della Marina risponde non essere egli pienamente informato delle condizioni imposte allo stabilimento di S. Pier d'Arena, ma credere che il direttore di quello non abbia potuto adempire gli obblighi contratti per la difficoltà dei tempi. Del resto egli crede che quello stabilimento non potrebbe servire allo scopo di istruzione d'allievi macchinisti che egli si propone, perchè ivi non si fabbricano le grandi macchine, nè spetterebbe al Governo di fare nuovi sacrifizi per introdurre una tale fabbricazione, perocchè è principio industriale la divisione del lavoro, e per tale principio l' Inghilterra giunse a tanta perfezione. I macchinisti poi per formarsi devono lavorare in una grande officina. Soggiunge infine che se la Camera seconderà le idee del Ministero sullo sviluppo della nostra marina a vapore e sulla ordinazione di una fregata a elice sarà facilissimo di ottenere come condizione di contratto l'introduzione di due o tre operai nell'officina, credendo del resto che la diversità della lingua non formerebbe un serio ostacolo.

Revel dà spiegazioni sulla sovvenzione data dal Governo allo stabilimento di S. Pier d'Arena durante il suo ministero, e dichiarando che si ebbe allora lo scopo di preparare mezzi e operai per la riattazione delle macchine a vapore e delle locomotive delle strade ferrate che allora si intraprendevano.

Avigdor. Si fa a censurare il sistema di accordare capitali a stranieri e di favorire nel nostro paese la fabbricazione di oggetti che si possono ritirare a migliori condizioni dall' estero. Egli si estende a sviluppare note teorie di economia politica.

Uiene quindi messa ai voti ed aprovata la 5.a categoria nella somma di L. 583,293,90.

Apertasi la discussione sulla sesta categoria (reggimento Real Navi) il dep. Durando chiede che la discussione sia differita a domani essende assente il relatore della Commissione.

Cavour, Ministro della Marina, acconsentendo alla chiesta dilazione invita la Camera ad ascoltare fin d' ora le sue idee sul proposito del reggimento Real Navi indi dice:

Non appena io assunsi l' incarico di reggere gli affari della nostra marina fui colpito della grave sproporzione fra il numero dei nostri marinai, e quello della truppa di linea destinata al servizio di mare ossia del reggimento Real Navi; fui colpito in fine della mancanza del corpo degli artiglieri.

A questi che io giudicai gravi inconvenienti rivolsi la mia attenzione onde attuare la necessaria riforma. Parlando della truppa di linea mi si affaciarono molte ragioni per mantener quel corpo ausiliare della Marina, e certo non è di lieve peso l' esempio dell'Inhilterra, e degli Stati-Uniti. — Ma però non trovai esempio in nessun paese, non in nessuna epoca di storia che siasi mantenuto a questo scopo un corpo più numeroso che i marinai stessi, e attualmente in Inghilterra esso non raggiunge la misura del 1/4 dei marinai. Lo stato di cose che è in vigore presso di noi non è quindi sostenibile nè in teoria nè in pratica.

Dovea perciò il Ministero considerare da un lato il merito che il corpo di cui ragioniamo si è acquistato e in pace e in guerra, e i titoli che esso può vantare alla benemerenza del paese. Mi affretto però a dichiarare che questi non potrebbero in nessun caso essere dimenticati. Doveva dall'altro lato considerare il bisogno assoluto di una riforma radicale, perchè il ritenere un corpo di soldati più numeroso che il corpo dei marinai è un'assurdo che io non potrei certamente sanzionare colla mia risponsabilità.

Quanto agli artiglieri di marina io dico che i nostri marinai sono ottimi, forse ponno competere e superare tutti gli altri d' Europa, ma il tempo della capitolazione è breve. In soli quattro anni è impossibile che essi possano raggiungere un grado eminente di abilità ed una pratica sufficiente. Credetti dunque mio dovere di dare gli ordini onde si facciano gli studi opportuni per la istituzione di un corpo d' artiglieria di marina.

È una questione sulla quale non posso dire di avere per anco un' opinione decisamente formata quella della convenienza d' imbarcare soldati di linea. Ora è necessario perchè non vi sono artiglieri, quando vi saranno lo sarà meno. La considerazione della disciplina non mi fa alcun caso perocchè osservo che quando sventuratamente insorsero moti d' indisciplina a bordo dei nostri legni non valse a sedarli il Real Navi, e credo che a mantenere la disciplina valga assai più l'autorità morale e l' energia dei comandanti, che la presenza di un corpo di truppa. Nè vale però il paragone coll' Inghilterra, perchè il modo particolare in cui si eseguisce la leva in quel paese, ed il sistema di trarre per forza a bordo dei legni da guerra uomini non avezzi a servire rende necessario di avere dei vecchi soldati per mantenere l' ordine e la disciplina.

Da noi il caso è diverso: i nostri marinai vengono regolarmente reclutati per un tempo determinato, essi hanno l'istinto dell' ordine e conoscendo la loro sorte vi si adattano con quiete. Ma ripeto che questo punto può discutersi. In ogni caso non sarebbe necessario un gran numero di truppe, giacchè ora, per esempio, che abbiamo due legni in viaggio, non v'ha a bordo nessuno del Real-Navi. Qusto reggimento fa per lo più un servizio estraneo alla sua destinazione.

In ogni caso dovrà quindi quel corpo essere ridotto, e per provvedere alla di lui sorte ci verrà in aiuto l'istituzione degli artiglieri di marina, perchè molti soldati del Real-Navi potranno diventare buoni artiglieri, e credo che anche molti di quei bravi ufficiali si applicheranno agli studii opportuni per diventare buoni ufficiali di artiglieria.

Finalmente il corpo ridotto a più tenui proposizioni potrà essere utilmente occupato nella custodia dei locali di marina e degli arsenali. Oltrecchè minore dovrà essere la sua riduzione, se la Camera deciderà di conservare i presidii delle isole di Capraia e della Maddalena.

Venendo alla applicazione economica delle idee che ho esposte, una economia dovrebbe verificarsi nella categoria del corpo Real-Navi, ma converrebbe istitituire una nuova categoria dell'artiglieria e marina, cosicchè l'economia sparirebbe giacchè, sebbene in minor numero, gli artiglieri costerebbero egualmente in complesso. Io dunque mi oppongo alla riduzione proposta dalla Commissione perchè il Governo non vuole nè sopprimere, nè modificare il corpo Real-Navi sino a che non sia compito il progetto di istituzione del corpo d'artiglieria.

Conchiudendo, io credo di aver fatto chiaro alla Camera quanto io apprezzi il reggimento Real-Navi, benemerito della patria, il cui illustre capo divise col generale A. Lamarmora l'onore di dare pel primo il proprio sangue alla causa della Indipendenza Italiana, ma come d'altra parta io creda indispensabile una radicale riforma del corpo medesimo onde conseguire la migliore organizzazione della nostra marina e quello sviluppo di essa che esige il nostro onore nazionale e che è desiderato da tutte le parti di questa Camera.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

Relazioni di Commissioni.

Seguito della discussione sul bilancio della marina.

Relazione di petizioni.

— A maggiore schiarimento della nota pubblicata nel nostro num. 7, di buon grado dichiariamo che quando dissimo che *quel nostro amico il quale si credè fatto segno ad alcune sue parole* (del *Progresso*) *ingiuriose, non ha mancato di chiedere quelle spiegazioni che il sentimento d'onore e la coscienza della propria integrità esigevano*, non abbiamo inteso di alludere che a convenienti spiegazioni verbali.

NOTIZIE DEL MATTINO

Parigi, 7 gennaio. La crisi ministeriale non è ancora terminata. I giornali e le corrispondenze non recano nulla di positivo. Vuolsi che i signori Fould e Baroche restino. Alla Borsa si si parlava di Drouin de Lhuys come Ministro degli Affari Esteri, e di Randon come Ministro della Guerra.

Il *Constitutionnel* riferisce che il Governo francese, onde prevenire qualsiasi tentativo che potesse turbare la tranquillità dell'Italia e specialmente degli Stati Pontificii, ha ordinato a parecchi bastimenti a vapore di sorvegliare le coste della Penisola.

I fondi pubblici furono oggi più fermi. Il 5 p. 0/0 a 94. 75, ed il 3 p. 0/0 a 56. 75: ambidue con un rialzo di 50 cent.

A. BIANCHI-GIOVINI *direttore.*
G. ROMBALDO *gerente.*

CORSO PRATICO DI FASCIATURE CHIRURGICHE diretto dal Dott. Coll. GAETANO PERTUSIO. — I signori inscritti a questo corso sono pregati di trovarsi domenica, 12, a ore 3 pomeridiane, in casa del suddetto per concertare nel senso della maggioranza deliberazioni di loro interesse.

Tipografia ARNALDI.